

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage [2026/5448](#) von Jan Kirchmayr: «Schnellzughalte in Möhlin und Stein statt in Pratteln»
2026/5448

vom 18. August 2026

1. Text der Schriftlichen Anfrage

Am 7. Mai 2026 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation [2026/5448](#) «Schnellzughalte in Möhlin und Stein statt in Pratteln» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Seit dem Fahrplanwechsel hält der IR 36 zweimal stündlich in Möhlin und Stein. Den Aargauer Gemeinden sei der Schnellzughalt natürlich gegönnt, trotzdem irritiert die Entscheidung, dass in den beiden Gemeinden neu zweimal pro Stunde ein Schnellzug hält, in Pratteln jedoch weiterhin nicht. In verschiedenen überwiesenen Vorstössen wurde bereits ein Schnellzughalt in Pratteln gefordert (vgl. Postulat 2019/427 von Urs Kaufmann „[Schnellzughalt in Pratteln](#)“ und Postulat 2017/021 von Jan Kirchmayr „[Mehr Schnellzughalte im Baselbiet!](#)“), der vom Bund jeweils abschlägig beurteilt wurde. Als Gründe wurden angeführt, dass ein Halt kurz vor Basel keinen Sinn ergeben würde und die Distanz zwischen Rheinfelden und Pratteln zu kurz sei. Als Grund für die Halte in Möhlin und Stein wurde angeführt, dass die S1 während der Hauptverkehrszeit überlastet ist. Für einen Halt des IR 36 in Pratteln – den es vor längerer Zeit bereits gab – spricht weiterhin, dass er für eine Entlastung des Bahnhofs Basel SBB sorgen und Pendlerinnen und Pendlern in den Aargau und in den Raum Zürich das mühsame Umsteigen ersparen würde. Eine mögliche Lösung wäre beispielsweise gewesen, dass einer der beiden stündlichen Züge in Pratteln und der andere in Möhlin und Stein hält.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

Wann, auf welcher Ebene und wie hat sich der Regierungsrat zuletzt für einen Schnellzughalt in Pratteln eingesetzt?

Aus welchen Gründen wurde nicht dafür gesorgt, dass einer der beiden stündlichen Züge auch in Pratteln hält? Wäre dies nicht eine bessere und verständlichere Lösung gewesen?

Wie schätzt der Regierungsrat die Chancen für einen Schnellzughalt in Pratteln ein?

2. Einleitende Bemerkungen

Die Ausführungen im [Bericht zum Postulat 2019/427](#) haben nach wie vor Gültigkeit. Die Randbedingungen haben sich seither grundsätzlich nicht verändert:

- Die Zuständigkeit für die Angebotsplanung des Fernverkehrs liegt beim Bund, welcher diese an die SBB delegiert. Die Kantone haben dabei keine Entscheidkompetenzen. Ebenso ist der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur Sache des Bundes.

- Durch einen Halt des IR36 in Pratteln statt in Möhlin oder Stein-Säckingen verschlechtert sich die Entlastungswirkung auf die S1.
- Ein zusätzlicher Halt des IR36 in Pratteln würde zu Konflikten mit anderen Zügen führen.
- Für einen systematischen Halt müssten die Perrons in Pratteln verlängert werden.
- Die geplante Einbindung der S-Bahn in den 00/30-Knoten Olten verbessert die Anbindung Prattelns an das Mittelland deutlich. Die heute teilweise notwendigen Umwegfahrten über Basel entfallen dadurch.

3. Beantwortung der Fragen

1. Wann, auf welcher Ebene und wie hat sich der Regierungsrat zuletzt für einen Schnellzughalt in Pratteln eingesetzt?

Der Regierungsrat hat zuletzt im Sommer 2026 im Rahmen der laufenden Angebotsplanung für das Fahrplankonzept 2035 den Halt des IR36 in Pratteln prüfen lassen. Das Ergebnis fiel erneut negativ aus: Konflikte mit anderen Zügen und die Notwendigkeit der Perronverlängerung bestehen weiterhin.

2. Aus welchen Gründen wurde nicht dafür gesorgt, dass einer der beiden stündlichen Züge auch in Pratteln hält? Wäre dies nicht eine bessere und verständlichere Lösung gewesen?

Wie im [Bericht zum Postulat 2019/427](#) und in der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, ist ein ganztägiger, zusätzlicher Halt des IR36 in Pratteln nicht umsetzbar – auch wenn dieser nur stündlich statt halbstündlich erfolgt. Ein Halt in Pratteln statt in Möhlin oder Stein-Säckingen verschlechtert sowohl die Entlastungswirkung auf die S1 als auch die Fahrplanstabilität wegen ungünstigen Zugfolgezeiten am Bözberg mit dem Güterverkehr.

Aus Kundensicht sind systematische Halte meistens vorteilhafter als alternierende Halte, da sie häufigere Verbindungen ermöglichen und einfacher verständlich sind.

3. Wie schätzt der Regierungsrat die Chancen für einen Schnellzughalt in Pratteln ein?

Seit dem [Bericht zum Postulat 2019/427](#) hat der Bund zwar die [Perspektive BAHN 2050](#) erarbeitet, die einen Ausbau der Vorortsbahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben mit vermehrter Bedienung durch IR/RE-Züge vorsieht und den Fokus auf die Angebotsentwicklung über kurze und mittlere Distanzen legt. Gleichzeitig hat sich die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds und somit die Mittelverfügbarkeit für den Ausbau der Kapazitätsengpässe (Knoten Basel, Fricktal) und Publikumsanlagen (Bahnhof Pratteln) verschlechtert.

Unter den aktuell gegebenen Randbedingungen (insbesondere Kapazitätsengpässe im Knoten Basel und im Fricktal) schätzt der Regierungsrat die Chancen für einen Halt des IR36 in Pratteln als schlecht ein. Die Ausgangslage kann sich voraussichtlich erst wieder mit einem späteren Ausbauschritt ändern.

Liestal, 18. August 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident: Thomi Jourdan

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich